ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na 2 kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 21. Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 8 czerwca 1926 r. | Ogólnego zbioru Nr. 132

Fundusz Morski.

Temat organizacji floty narodowej jako przedsiębiorstwa państwowego, czy też społeczno-państwowego pozostaje na porządku dziennym. Temat ten był poruszony pierwotnie przez dyr. dep. mar. handl. p. G. Chrzanowskiego w nr. 48 „Przemysłu i Handlu" z r. ub., a dalej rozwinięty przez p. F. Rostkowskiego w „Przeglądzie Gospodarczym" w artykule p. t. „Realny program twórczej pracy Polski na morzu".

Obydwaj powyżsi autorowie uwydatniają przedewszystkiem straty jakie się ponosi przez brak przewozów pod banderą własną. P. F. Rostkowski prócz tego daje kalkulacje eksploatacji kilku statków, nie poruszając jednak sprawy **organizacji** towarzystwa żeglugi narodowej. Temu ostatniemu zagadnieniu poświęca nieco miejsca w propagandowych artykułach gen. M. Zaruski, organizujący zbiórkę Funduszu Morskiego Rzeczypspoltej.

W sprawie tego funduszu czytamy w dziale oficjalnym L. M. i R. w „Morzu":

FUNDUSZ MORSKI. Rada Ligi Morskiej i Rzecznej w zasadzie zdecydowała zbiórkę Funduszu Morskiego Rzeczypospolitej Polskiej, przeznaczonego na zakup okrętów handlowych. Opracowanie projektu i organizacji zbiórki poruczono gen. M. Zaruskiemu, jednemu z najbardziej zasłużonych propagatorów morza w Polsce.

Jednocześnie gen. M. Zaruski rozpoczął akcję propagandową na łamach „Morza" i innych organów prasy, wyjaśniając cele Towarzystwa Handlowej Floty Narodowej, którego wkładka roczna wynosić ma 1 złoty.

Przez niską wkładkę zasadniczą stwarza się szeroką podstawę działania, wobec czego towarzystwo przy warunku szerokiej propagandy może liczyć na dobre wyniki.

Przypominamy akcję Komitetu Floty Narodowej, którego fundusz prawie całkowicie został zmarnowany przez bezczynność w okresie inflacji. Wracamy więc ponownie do idei Floty Narodowej pod banderą handlową. Miejmy nadzieję, że tym razem akcja będzie prowadzona z należytą energją.

Interesuje nas jednak — jak organizatorowie towarzystwa rozumieją jego ustrój i dalszy rozwój. Na łamach „Nowego Kurjera Polskiego" z dn. 27 maja gen. M. Zaruski tak stawia i rozwiązuje te zagadnienia:

Logicznie powstaje teraz pytanie, jaka dyrekcja ma zająć się eksploatowaniem taboru pływającego floty Rzeczypospolitej i drugie: na jaki cel społeczny przeznaczone być mają przewidywane zyski tak pomyślnego narodowego przedsiębiorstwa żeglugowego?

Na obydwa pytania odpowiedź jest jasna.

Co do pierwszego, odpowiedź narzuca się sama: oddać okręty rządowi (ministerstwu przemysłu i handlu), który jest egzekutywą woli narodu. Takie załatwienie jednak sprawy nie byłoby korzystne. Niech to nie będzie zrozumiane jako votum nieufności dla każdego rządu Rzeczypospolitej, praktyka wszakże wszystkich krajów i rządów dostarczyła już w dostatecznej ilości dowodów, że podobne przedsiębiorstwa rządowe nie odpowiadają swemu zadaniu: za mało są rzutkie, a zanadto wygodne, bierne i obojętne, ażeby mogły wytrzymać współzawodnictwo inicjatywy prywatnej. Dlatego do organizacji eksploatacyjnej towarzystwa floty narodowej należy wprowadzić pierwiastek zysku osobistego. T-wo winno samo przez odpowiednio zorganizowana dyrekcję wystąpić jako przedsiębiorstwo handlowe a sprawne funkcjonowanie dyrekcji zapewnić sobie przez przyznanie wszystkim swym funkcjonarjuszom dywidendy od zysków.

Co do pytania drugiego odpowiedź na lata najbliższe, nawet na lat najbliższe, a nawet na lat dziesiątki, jest prosta, wszystkie zyski — na rozbudowę floty. To znaczy: na powiększenie taboru pływającego, na ulepszenie środków przeładunkowych, środków przechowywania towarów oparcia w krajach zamorskich, czyli na zakupienie i urządzenie t. zw. faktoryj.

Nie możemy tu roztrząsać sprawy wad lub zalet tego rodzaju przedsiębiorstwa. Podkreślić musimy istnienia u nas ustawy o popieraniu żeglugi morskiej, której stosowanie w życiu pozwoliłoby na powstanie i rozwój kilku prywatnych towarzystw żeglugi morskiej. Jeśliby się do tego jeszcze udało się stworzyć żeglugę społeczno-pań-

stwowa, wolna od wad żeglug państwowych, byłoby to sukcesem nielada. Przedewszystkiem jednak pamiętajmy o tem, ażeby uchwalona ustawa nie pozostała litera martwa; ażeby mogło powstać pod polską banderą nietylko zainteresowanie majątkowe personelu administracyjnego żeglugi, lecz również zainteresowanie majątkowe właściciela wzgl. współwłaściciela statku, będące głównym bodźcem rozwoju handlowej żeglugi.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Znaczne ożywienie przy ładowaniu węgla w Tczewie.

W drugiej połowie maja nastąpiło znaczne ożywienie ruchu przeładunkowego na węglowej przystani tczewskiej. Ażeby podnieść wydajność przeładunkową swego punktu przeładunkowego firma inż. T. Nosowicz rozpoczęła ładować węgiel nie tylko do lichtug morskich lecz również do berlinek rzecznych, dla przeładunku na statki morskie w Gdańsku. W ten sposób obecnie ładuje się w Tczewie tygodniowo do 2 500 ton węgla. Jednocześnie jednak rozpoczęto ulepszenia środków przeładunkowych i zatrachtowano więcej lichtug morskich. 4 czerwca zawinęły do Tczewa lichtugi hamburskie Kobold i Presse, 7-go zaś wróciły Ulk i Bazar; oczekuje się natomiast jeszcze przybycia lichtug Universum i Jugend. Wszystkie te lichtugi woziły już niejednokrotnie (ubiegłej zimy) węgiel do portów bałtyckich. Obecnie ruch lichtug morskich z Gdańska osłabł i się rozpoczyna ruch ich z Tczewa. Pożądane jest ażeby ten ruch się jaknajszybciej rozwinął, gdyż tylko od żeglugi takich statków zacząć się może rozwój portu morskiego w Tczewie.

Znowu eksplozja po naprawie na Stoczni Gdańskiej.

Norweski parowiec Asmund o ładowności 2 596 t. rej. netto, który przywiózł do Gdańska ładunek rudy z Melilli udał się po wyładowaniu na naprawę do Stoczni Gdańskiej. Gdy opuścił port gdański dnia 2 czerwca, zdarzył się w odległości 40 mil morskich od Helu wybuch kotła, który pociągnął za sobą cztery ofiary z załogi. Zaraz po wypadku parowiec wrócił do Gdańska. Przyczyny wypadku nie zdołano stwierdzić. Przypuszcza się, że przyczyną było albo przegrzanie kotła, albo brak wody, albo też nieszczelny wentyl.

PRZEMÓWIENIE wypowiedziane przez Delegata Zarządu Jana Korwina Kamieńskiego przy odprawie statku „Wisła“ w Gdyni.

Wielmożni Panowie!

W imieniu Towarzystwa Żeglugi Morskiej „Sarmacja“ dziękuję za łaskawe przybycie na nasz statek.

Statek nasz „Wisła“ poraz pierwszy przybył do naradzającego się portu polskiego w Gdyni.

Statek ten, na którym WPanowie jesteście, przedstawia prawie 50 proc. całej polskiej marynarki handlowej. Smutna to jest prawda, gdyż obecnie cała marynarka handlowa polska składa się z dwóch statków naszego towarzystwa.

Robimy na co nas stać; statki nasze reprezentują banderę polską w Anglji, Holandji, Danji, Szwecji a obecnie poraz pierwszy w porcie polskim w Gdyni.

Za minione półrocze ubiegłego roku dokonały one z górą 40 podróży, przewożąc około 25,000 ton towarów i przebiegając razem z górą 20,000 mil morskich.

Sądzę, że wszyscy obecni nie tylko życzą ale i chcą, aby ten zaczątek polskiej marynarki handlowej rozwinął się w chociażby skromną złożoną z kilkunastu statków flotę handlową ojczystą.

Do tego potrzeba trzech rzeczy, pomocy rządowej, zrozumienia społeczeństwa i sfer kupieckich, a przedewszystkiem pieniędzy.

Żegluga morska po wojnie wskutek drożyzny kapitału, nie nęci płynnej gotówki. Dlatego pożądanem jest, aby Rząd sworzył warunki, żeby kapitał ten mógł przyjść.

Z drugiej strony dla rozwoju żeglugi morskiej niezbędny jest rozwój handlu zamorskiego. Niestety u nas w Polsce ta gałąź przemysłu znajduje się w powijakach.

Będąc w stanie w niedalekiej przyszłości eksportować przez Gdynię i Gdańsk do 8 000 000 ton rocznie, powinniśmy chociażby 10 proc. tego eksportu przewozić na statkach własnych, a więc musimy chcieć, aby w przyszłości nie jeden statek polski, jak obecnie, odwiedzał Gdynię, a przynajmniej kilkanaście.

Z rozwojem marynarki handlowej jest związany rozwój portu w Gdyni. Port ten, który obecnie jest, że tak powiem, lufcikiem, powinien stać się w niedalekiej przyszłości oknem, a później rozwartą bramą na szeroki świat.

Ruch w porcie gdyńskim w maju.

Przybyło do portu 29 statków o łącznej pojemności 56371 m³ net. — Wyszło z portu 28 statków o łącznej pojemności 57 017 m³ net.

Węgla wywieziono 35 561 ton, oprócz tego załadowano 2 155 ton węgla bunkrowego. Wywieziono również 422 tony deseк dębowych.

Towarów rozmaitych przybyło 14 ton.

Pasażerów przybyło 20 osób, wyjechało 920 osób.

Ilość węgla wywiezionego w maju przewyższa ilość z kwietnia o 11 tysięcy i jest największa z dotychczas notowanych.

W ciągu całego ub. miesiąca port był wykorzystany maksymalnie w stosunku do jego obecnej wielkości i okazał się stanowczo za małym w porównaniu z doraźnem zapotrzebowaniem, co spowodowało zatłoczenie najbliższej redy statkami leżącymi na kotwicach i oczekującymi swej kolejki na podejście do przystani lub też — nadejścia węgla; było to możliwem jedynie dzięki nie złemu na ogół stanowi pogody.

Szkodliwość spóźnienia w budowie portu naraziły i narażać nas będą w dalszym ciągu na znaczne straty, powodując przetrzymywanie statków lub ładunków, a co za tem idzie — upływ pieniędzy w obce ręce (za przestój) i, — co jest znacznie gorsze, taki stan nie przyczynia się wcale do wyrobienia nam dobrej marki u naszych klientów.

Ubiegły miesiąc udowodnił niezbicie jak bardzo potrzebny jest nam port handowy z własną, z hinterlandu wychodzącą linią kolejową, i to nie za rok, nie za pięć lat, lecz zaraz, dziś, w tym jeszcze roku. Wydajemy miljony na rzeczy zbędne; dla niezbędnych — nie umiemy, czy nie chcemy ich znaleźć.

W. Z.

Nowiny żeglarskie.

Południowa droga — przepisowa w zimowych miesiącach dla małych parowców.

Holenderskie ministerjum handlu zbodawszy przyczynę zatonięcia holenderskiego parowca Alkaid z ładunkiem węgla z Francji do Ameryki Północnej orzekło, że północna droga przez Atlantyk jest w miesiącach zimowych niebezpieczna dla mniejszych, głęboko załadowanych statków i że kapitan z statystyki wielu lat powinien był wiedzieć, że południowy szlak przez Atlantyk jest o wiele mniej burzliwy.

Port Lulea dopiero w tych dniach otwarty dla nawigacji.

Szwecki port eksportowy dla rudy żelaznej, Lulea, dopiero w tych dniach stał się dostępnym dla silnych parowców. Wprawdzie od tygodnia utrzymywano łamaczami lodów kanał między lodami, korzystanie z tego portu jednak jeszcze było wysoce utrudnione.

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 19—25 maja zawinęło do portu Lipawy 18 statków o łącznej ładowności 6 235 ton rej. netto. Statki te przywiozły łącznie 800 ton mieszanego ładunku, 1 850 ton soli, 860 ton cementu itd. 7 statków było pod balastem i próżnych.

W tymże czasie odpłynęło 17 statków o łącznej ładowności 5 189 t. rej. netto. Statki te wywiozły łącznie 1135 ton mieszanego ładunku. 6 statków wyszło próżnych.

Zderzenie i zatonięcie holownika Baltia. Przy wejściu do portu ryskiego nastąpiło zderzenie norweskiego motorowca Ida Knudsen z holownikiem Baltia. Holownik zatonął, przyczem zginęły 2 osoby z załogi. W chwili obecnej holownik już jest podniesiony i przyprowadzony do Bolderaa. Pierwotna wiadomość o przełamaniu burty nie potwierdziła się; holownik przewrócił się i zatonął, jedynie na skutek „ssącego" działania wielkiego kadłuba norweskiego motorowca. Kapitan Idy Knudsen nie ponosi winy w tym wypadku.

DANJA.

Radjoaparaty dla namierzania (pelengowania) na statkach Bałtycko-Amerykańskiej Linji. Na statkach jedynej bezpośredniej komunikacji z Gdańska do Halifaksu i Nowego Yorku — Polonji, Lituanji i Estonji, ustawione zostały aparaty do iskrowego namierzania (pelengowania), które pozwalają w każdej chwili, niezależnie od obserwacyj astronomicznych i obliczeń z przebytej drogi bardzo dokładnie określić pozycję statku na pełnem morzu. Szczególnie jednak przy zbliżeniu się do przeszkód i cieśnin, obramowanych stacjami iskrowemi stosowanie własnego namierzania (pelengowania) iskrowego pozwala na ogromne zwiększenie bezpieczeństwa nawigacji. (Bliżej o tem patrz „Żegl. Polski" nr 118 „Radjotelegraf w żegludze morskiej).

SZWECJA.

Nowa taryfa wynagrodzenia załóg w żegludze wewnętrznej: W Szwecji wprowadzono obecnie nową taryfę wynagrodzenia załóg w żegludze wewnętrznej ważną do 1 stycznia 1927 r. Taryfa ta rozciąga się na 4 grupy. Pierwsza grupa obejmuje załogi statków handlowych żeglujących po kanałach Moeron, Göta i Trollhätta. Wynagrodzenie miesięczne wynosi tu dla marynarza 75 kor. szw., powyżej 8 godz. pracy 90 kor. szw., powyżej 12 godz. pracy 105 kor. szw., dla sternika 130 kor.; 1 palacza 120 kor.; 2 palacza 70 kor. powyżej 8 godz. pracy 90 kor. szw.

Druga grupa obejmuje załogi statków kursujących po wewnętrznym systemie gotajskim. Marynarz otrzymuje tu miesięcznie 95 kor. szw., pow. 12 godz. pracy 125 kor. szw., sternik 140 kor. szw.; palacz 125 kor. szw. — pow. 8 godz. pracy 140 kor. szw.

Trzecia grupa obejmuje załogi statków kursujących po kanałach Dalslandzkich. Marynarz otrzymuje tu miesięcznie 100 kor. szw.; palacz 100 kor. szw., szyper 200 kor. szw.

Czwarta grupa obejmuje załogi szkut Północnego Tow. Kolei Górniczych. Szyprowie na tych szkutach otrzymują miesięcznie po 220 i 205 kor. szw.

Uwaga. 1 kor. szw. równa się 2 zł 73 gr.

FRANCJA.

Kredyty na roboty portowe. W senacie francuskim ostatnio rozpatrywano kwestję kredytów na roboty portowe, które były określone na 20 milj. franków i które miały być podniesione na 30 milj. franków. Jednak senator z Le Havre stawił wniosek o podwyższenie tej sumy na 40 milj. franków, gdyż w przeciwnym razie musiałyby z powodu braku środków ustać roboty koło wielkiego suchego doku w Hawrze, jak również trzebaby zaprzestać pogłębiania Sekwany Morskiej. Mimo to senat uchwalił sumę 30 milj. franków.

Budownictwo okrętów we Francji. Majowy zeszyt Revue Maritime daje ciekawy artykuł o rozwoju francuskiego budownictwa okrętów w r. 1925. Osobliwością budownictwa tego roku była mała liczba zamówień francuskich, wielka zaś obcych. Na zmniejszenie liczby zamówień francuskich wpłynął brak gotówki we Francji oraz kryzys frachtowy. Natomiast zniżka franka, fatalna dla zamówień francuskich, sprzyjała znacznemu wzrostowi obstalunków zagranicznych. Sama tylko Norwegja od r. 1923 zamówiła we Francji 10 większych okrętów handlowych o łącznej nośności 50 000 ton. Pismo francuskie przypuszcza, iż stabilizacja franka sparaliżuje dalsze zamówienia zagraniczne.

ANGLJA.

Marynarze angielscy wypowiedzieli się przeciwko strejkowi generalnemu. Przewodniczący angielskiego Związku Pracowników marynarki zarządził referendum między marynarzami znajdującymi się w portach angielskich, aby dowiedzieć się, czy marynarze angielscy mają zamiar przystąpić do strejku generalnego. Za strejkiem padło 2 199 głosów, przeciwko strejkowi 4 726 głosów.

Piękny czyn żeglarski skautów morskich. Sześciu skautów morskich pod komendą starszego skauta Waighta przebyło kanał La Manche na łodzi wiosłowej, zaopatrzonej również w żagiel i szczęśliwie wrócili z powrotem, po 5 dniach podróży. Wyjechano z Cowes na północnej stronie wyspy White przy lekkim wietrze południ.-zachodnim. Przez cały dzień łódź szła pod żaglami i dopiero wieczorem, przy zupełnej ciszy, chwycono się wioseł; nazajutrz o g. 10-tej przed poł. zawinęło się do francuskiego portu Dives. Dzielna łódź przyjęła następnego dnia udział w miejscowych regatach.

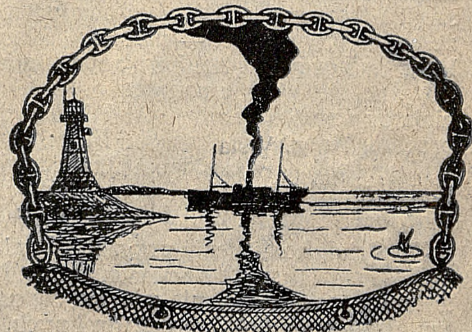
Nasi harcerze morscy, jak się dowiadujemy, otrzymają również odpowiednią łódź morską, zbudowaną wyłącznie z krajowych materjałów w portowych warsztatach Pucka. Oby również dzielnie, odważnie i umiejętnie żaglowało nasze harcerstwo na Polskiem Morzu.

JAPONJA.

Poparcie linij transpacyficznych. Rząd japoński według doniesień prasy przyznał towarzystwu Toyo Kisen Kaiska subwencję na budowę trzech wielkich pocztowych okrętów dla komunikacji transpacyficznej. Będą one miały wyporność nie mniejszą niż 15 000 ton, a szybkość służbową nie mniejszą niż 18 węzłów. Z powodu klęski żywiołowej, która nawiedziła Japonję, pierwsza rata subwencji zostanie wypłacona dopiero z budżetu 1927/28 r. Kwota roczna subwencji będzie wynosiła przez 5 pierwszych lat po 2 800 000 yen, przez 10 następnych lat po 2 240 000 yen. Dwa z tych statków zbuduje stocznia w Mitsu-Biszi, trzeci zaś stocznia w Kewasaki.

STANY ZJEDNOCZONE.

Uroczysty dzień stoczni w Newport-News. Dzień 20 marca był bardzo godnym uwagi dla stoczni w Newport-News. Dnia tego bowiem spuszczono na wodę dziewięć statków pięciu różnych typów i założono kile trzech nowych statków pasażerskich, między niemi największego statku handlowego kiedykolwiek budowanego na stoczni amerykańskiej. Największym z statków spuszczonych tego dnia na wodę jest parowiec Dorchester, statek frachtowy i pasażerski regularnej linji o pojemności 5 600 ton brutto i długości 368 st. Prócz niego spuszczono na wodę trzy jachty zaopatrzone w motory Diesla, dragę Raymond dla ministerjum marynarki wojennej, trzy stalowe berlinki mieszkalne o długości 100 st. i stalowy prom o długości 160 st. 2 z nowo założonych statków będą przystosowane do przewozu 930 pasażerów każdy. Będą one miały po 404 st. długości, turbiny po 8 500 KM nadające im szybkość 800 węzłów. Trzeci statek — największy — ma kil o długości 600 stóp. Będzie on służył do przewozu 745 pasażerów na linji pacyficznej przez kanał panamski. Będzie on miał maszyny turbinowo-elektryczne o sile 18 000 KM.





Podróże morskie i sport wodny

Bieg żaglowy wielkich yachtów przez ocean.

II

Do wieczora tego dnia wiatr jednak pozostawał słaby i noc, która zapadła, odznaczyła się spokojem. Najlepszy wynik w tym dniu wykazał Atlantic, który przebiegł w ciągu doby 112 mil. Następnego dnia zwiększenie siły wiatru postępowało szybko, a dnia 24 maja już panowała dma o sile 7 stopni. W tym dniu yacht Atlantic przebiegł 341 mil, doba rekordowa dla tego żaglowca w całym jego przebiegu. Tegóż dnia jednak poprzecznożaglowce zdołały nieco poprawić swe miejsce, stracone podczas ciszy.

Następnych dni wiatr był pomyślny co do kierunku, lecz już niekorzystny dla swej zbyt znacznej siły. Szybkość yachtów się zmniejszyła. Dnia 26 maja rozwinęła się w pełni burza południowo-zachodnia. Oliwiono fale, lecz bez zbyt wyraźnych wyników. Żaglowce ciężko pracowały na fali, która się nieraz wdzierała na pokład.

Następnych dni wiatr stopniowo tracił na sile, załogi yachtów miały znów łatwiejsza pracę. W tym czasie yacht Atlantic tak daleko się wysunął naprzód z orszaku ścigających się żaglowców, że nie ulegało już najmniejszej wątpliwości, iż przyjdzie on pierwszy do mety.

Dnia 29 maja zrana dostrzeżono na pokładzie Atlanticu latarnię Bishop Rokku, o godz. 5,15 tegoż dnia po południu żaglowiec minął przylądek Lizard, który był końcowym punktem podróży.

Atlantic wykazał czas 12 dni i 4 godzin, bijąc z odbrzymim zapasem czasu swych konkurentów. Dosyć powiedzieć, że następny yacht — niemiecki Hamburg, najnowszy z konkurujących statków, na który takie nadzieje pokładał inicjator regat oceanicznych Wilhelm II, przeszedł po 24 godzinach. Następnym był poprzecznożaglowiec Valhalla, dalej Endymion, Hildegarde i poprzeczno-żaglowiec Sunbeam.

Pozostali konkurenci przyszli również w dobrym czasie i w dobrym stanie. Na żadnym z yachtów nie zdarzył się najmniejszy wypadek, prócz drobnych awaryj w żaglach i linosprzęcie, co nie wpłynęło na ostateczną klasyfikację ścigających się żaglowców.

Wzorowa w tym wyścigu okazała się żegluga kapitana Barra, komendanta yachtu Atlantic. Umiał on wykorzystać wszystkie zalety tego yachtu w sposób nie dający powodu do żadnych zarzutów. Godne jest nadmienienia to, że podczas wichru wolał zwijać żagle ponad miarę, aniżeli zostawiając za wiele płótna ryzykować przez możliwość awarji stracenie wywalczonego już pierwszeństwa.

Oto 12 przebiegów dobowych yachtu Atlantic z podaniem kierunku posuwania się yachtu naprzód w ciągu każdej doby:

18 maja	S 73 E	165 mil
19	N 81 E	222
20	N 82 E	229
21	N 85 E	271
22	N 82 E	112
23	N 74 E	243
24	N 65 E	341
25	N 70 E	282
26	N 72 E	279
27	N 76 E	243
28	N 80 E	309
29	Lizard	317

Widzimy, że wskutek pomyślnych wiatrów żaglowiec mógł utrzymać przez cały czas właściwy kierunek. Początkowe zboczenia od kierunku N 75 ku wschodowi, tłomaczy się poleceniem waszyngtońskiego biura długości o nieprzekraczaniu 41 stopnia północnej szerokości aż do południka 50 W, którego to prawidła przestrzegały w tym biegu wszystkie yachty.

Ciekawą osobliwością biegu jest względne powodzenie obu poprzeczno-żaglowców, które w rzędzie jedenastu konkurentów zajęły 3 i 6 miejsca. Warunki nawet nie były korzystne dla tego typu ożaglenia. Niewątpliwie jednak trzymasztowe ukośnożaglowce, jakim jest Atlantic i jego główni konkurenci są właściwym typem dla wyścigu oceanicznego.



Żegluga wewnętrzna.

O pilną budowę kanału Gopło-Warta.

Pierwszem ogniwem, łatwem do wykonania, na drodze rzeczno-kanałowej z G. Śląska do Bałtyku jest osiemnastokilometrowy kanał Warta—Gopło. W sprawie budowy tego odcinka znamienna uchwałę powział magistrat m. Kruszwicy, komunikując ją Ministerstwu robót publicznych.

Sejm Ustawodawczy, jeszcze w grudniu 1920 r., jednogłośnie uchwalił.

„Sejm wzywa Rząd, aby zbadał projekt kanału Gopło-Warta, zarządził przeprowadzenie studjów i przedłożył Sejmowi odpowiednie wnioski w jaknajkrótszym czasie".

Przez przekopanie 18 klm. w torfach Kraj uzyska odnowienie dawnej drogi wodnej na przestrzeni 72 klm., łączącej Wartę z Wisłą, Poznań wewnątrz Kraju z Warszawą i Gdańskiem.

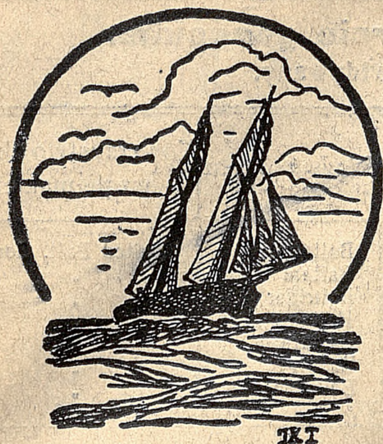
Przy budowie kanału można natychmiast użyć setki, a następnie tysiące, a dalej dziesiątki tysięcy bezrobotnych produkcyjnie i na stałe. Bo to jest okolica przemysłowa, ludna i bogata tylko obecnie zubożała dla braku pracy.

W budowie tej zainteresowana jest cała Polska, a województwa: Warszawskie, Łódzkie, Poznańskie, Pomorskie itd. mogłyby tu pomieścić swych bezrobotnych.

Dla zajęcia bezrobotnych wynajduje się zazwyczaj roboty o znaczeniu lokalnem. Jest to błąd wielki, gdy kraj cały cierpi nędzę od zastoju w przemyśle, rolnictwie, handlu i rzemiosłach, co pochodzi od drożyzny transportów koleją materjałów budowlanych, spożywczych i surowców dla fabryk. Właśnie brak otwarcia tej komunikacji, dającej Polsce dostęp do morza, dotkliwie i boleśnie odczuwać się daje.

Dla natychmiastowego rozpoczęcia i wykonania robót niema żadnych przeszkód. Rząd, używając w tym celu funduszów na bezrobotnych, zdobędzie uznanie dla tego wielkiego dzieła oraz pomoc.

Prosimy o przystąpienie do robót dla zajęcia głodujących mas poszukujących pracy.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem— niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński. (25—31 maja).

26 maja: szw. par. Framnäs 591 do Sztokholmu (B i S).

27 maja: szw. par. Casablanca 638 do Göteborga (Rhd).

28 maja: szw. par. Ernst 878 do Sztokholmu (B i S).

31 maja. szw. par. Elsie 827 do Göteborga (B i S), szw. par. Uddeholm 335 do Kristinhamn (Rhd), est. par. Vendlus 1124 do Sztokholmu (Sv. Or. Line).

Statki powyższe wywiozły łącznie 12 276 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski.

25 maja. licht. niem. Ulk 377 i Bazar 383 do Friedrichshamn (Pohlmann).

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (25—31 maja).

25 maja: szw. par. Estbjoern 1068 do Gefle (B S).

26 maja: norw. par. Coruna 883 do Arendalu (Bg). hld. par. Sint Annaland 1206 do Kopenhagi (Hansa), szw. par. Stjernvik 667 do Malmö (B i S).

27 maja: wł. par. Pietro Campanilla 3 802 de Genui (Bg), szw. par. Primula 552 do Oxelösundu (Bg), niem. par. Kalmar 580 do Brunsbüttel (Wolff), niem. par. Elsa Zelk 731 do Horsensu (B i S).

28 maja: norw. par. Blink 1120 do Oslo (B i S), duń. par. Victoria 1160 do Kopenhagi (Ick), szw. par. Gusten 353 do Kotki (B i S), niem. par. Bernhard Blumenfeld 1675 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Castor 406 do Göteborga (B i S).

29 maja: szw. par. Start 921 do Sztokholmu (Bg), szw. par. Bris 1159 do Göteborga (B i S), szw. par. Camelia 857 do Göteborga (B i S), duń. par. Hafnia 1159 do Kopenhagi (B i S), duń. par. Skotia 1387 do Rouen (B i S), szw. par. Orania 1084 do Gefle (B i S), duń. par. Esbjerg 351 do Kopenhagi (Art).

31 maja: szw. par. Maerta 926 do Göteborga (B i S), szw. par. Oresund 760 do Dieppe (Rhd), niem. par. Hochsee 456 do Raumo (H. Jörgensen).

Statki powyższe wywiozły łącznie 53 500 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (25—31 maja).

26 maja: niem. par. D. Siedler 256 z drz. i tow. do Rotterdamu (Rhd), duń. par. Fanö 1093 do Hull z kopalniakami (B i S).

27 maja: niem. par. Hagen 1003 do Amsterdamu (D — S), norw. par. Borgfred 784 do Hull (Bg).

28 maja: niem. żagl. Anni 78 do Kopenhagi (Gw), duń. par. Skinfaxe 1014 do Aberdeen (Bg), niem. par. Aeolus 356 do Hamburga z tow. i podkładami (B i S), gd. par. Marie Sliedler 221 do Rotterdamu z drz. i zbożem Rhd).

29 maja. niem. żagl. z mot. Sarten 73 do Koldingu z drz. i zb. (Bg), duń. żagl. z mot. Urga 56 do Kopenhagi (Gw), niem. żagl. Libra 60 do Cuxhaven (Gw), niem. par. Masuren 209 do Rotterdamu (Rhd), duń. par. Flinderborg 858 do Horsensu (Bg), niem. par. Gerda Ferdinand 908 do Prestonu (Shaw), duń. par. Kattholm 877 do Liverpoolu w drz. i tow. (Rhd), niem. par. Marta Schröder 344 do Liverpoolu (Rhd) niem. par. Rückforth Otto Ippen 17 (342) do Lubeki (Scharenberg), niem. par. Pallas 1332 do Londynu (Rhd), duń. par. Frida 1276 do Grangemouth (Bg), niem. par. Finnland 246 do Goole (Shaw).

31 maja: gd. par. Mottlau 430 do Antwerpii (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 37 800 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (25 – 31 maja).

26 maja: hld. żagl. z mot. Nordstern 93 do Randersu (D — S), niem. par. Stadt Stolp 147 do Kopenhagi z jęczmieniem (Gw), par. Desia 265 (Pwe).

27 maja: niem. żagl. z mot. Freya 53 do Kopenhagi z jęczmieniem (Gw), niem. żagl. z mot. Berta 57 do Nordenskjöldu z zb. i tow. (Bg).

28 maja. gd. par. Marie Siedler 221 do Rotterdamu z drz. i zb. (Rhd).

29 maja: niem. żagl. z mot. Sarten 73 do Koldingu z drz i zb. (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1 300 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (25—31 maja).

26 maja: niem. par. Scharnhorst 115 do Horsensu (B i S).

27 maja; niem. par. Spitzberg 154 do Horsensu (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 511 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański. (25—31 maja).

25 maja. szw. hol. Birger z licht. cyst. Schell X 296 do Limhamnu z nafta (B i S), niem. hol. Stier z licht. cyst. V 654 do Rouen z olejem (Nordd. Lloyd).

29 maja: niem. mot. cyst. Petrolea 91 do Tallinnu z ropą gazową (Baltoil).

31 maja: szw. par. cyst. Zoroaster 1830 do Le Havre (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 5 500 ton prod. naftowych.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański (25—31 maja).

29 maja: fsk. par. Santois 2 383 z Melilli z rudą (B i S).

31 maja. niem. par. Pollux 1958 z Sfaxu z fosfatem (Polbal).

Statki powyższe przywiozły łącznie 10 000 ton subst. mineralnych.

Wodostany Wisły.

Kwiecień Daty	29	30	31	1	2	3	4	5
Kraków	—224	—227	—216	—213	—220	—219	—173	—165
Zawichost	133	128	122	119	127	120	112	124
Warszawa	144	146	146	148	143	140	139	143
Płock	136	143	145	145	145	140	135	157
Toruń	152	160	168	172	172	171	155	160
Fordon	159	164	173	179	180	178	175	171
Tczew	122	130	138	146	156	156	158	156
Ujście	234	240	228	240	238	230	244	248

Ruch tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie maja

(w tonach)

WYWÓZ. **Prod. mineralne:** węgiel 62 702, sól potasowa 205, soda 161, sól 795 parafina 185, prod. naft. 6301, cement 1 634. **Prod. roślinne:** jęczmień 2850, owies 545, żyto 2 670, owoce strączkowe 274, mąka kartoflana 85, cukier surowy 2 310, rafinada 1 728, mąka pastewna 50, drzewo 27 943, koniczyna 10, melasa 120. **Prod. zwierzęce:** świnie bite 105, bydło żywe 40 szt., skóry solone i suche 102.

Otwarcie wystawy morskiej w Wilnie.

Dnia 1 b. m. w salonach kasyna oficerskiego otwarta została wystawa „Nasze morze i rzeki", zorganizowana przez oddział wileński ligi morskiej i rzecznej.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie: data	skąd	Z Gdańska odpłynie: dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
11. 6.	z Lipawy	do Londynu	11. 6.	Baltannic	United Balt. Corp.
14. 6.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	15. 6.	Baltara	„
18. 6.	„ Lipawy	„ Londynu	18. 6.	Baltriger	„
21. 6.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	22. 6.	Baltanic	„
25. 6.	„ Lipawy	„ Londynu	25. 6.	Baltara	„
28. 6.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	29. 6.	Baltriger	„
2. 7.	„ Lipawy	„ Londynu	2. 7.	Baltanic	„

Administracja „Żeglarza Polskiego"

Tczew, ulica Hallera 17

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I — 0,80 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 — 1,20 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 — 0,80 zł
M. Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926 . . . . 3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 . . . . 4,00 zł
Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna)
prenumerata roczna . . . . 29,00 zł
pojedyncze tomy, bogato ilustrowane . . . . . 2,90 zł

oraz najnowsze wydania Challamela w Paryżu:

B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. — 3,70 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. . . . 17,50 zł
E. Antraygues. Wiadomości z morsk. prawa międzynarod. — 2,80 zł
P. Fugairon. Nawigacja astronomiczna. Teorja i praktyka — 2,80 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni. — 4,50 zł
B. Aillet. Podręczna książka kapitana, w oprawie, 184 stron wyd. II-gie . . . . 5,80 zł

Za zaliczką 70 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.